3 9004 01515812 1

SYSTÈME

DE

TÉLÉGRAPHES

ET DE

SEMAPHORES

A L'USAGE DE LA MARINE, DANS LE GOLFE ST. LAURENT.

LETTRES DE L'HONORABLE PIERRE FORTIN,
Orateur de l'Assemblée Législative de la Province de Québec.

QUÉBEC:
DES PRESSES A VAPEUR DU "CANADIEN."

1876

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

Not in C.A.
25
CF3865

SYSTÈME

DE

TÉLÉGRAPHES

ET DE

SEMAPHORES

A L'USAGE DE LA MARINE, DANS LE GOLFE ST. LAURENT.

LETTRES DE L'HONORABLE PIERRE FORTIN,
Orateur de l'Assemblée Législative de la Province de Québec.

QUÉBEC:
DES PRESSES A VAPEUR DU "CANADIEN."

1876

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/systemedetelegra00fort

INTRODUCTION.

Le sujet des communications télégraphiques, devant relier à la terre ferme, les grandes Iles du Golfe St. Laurent, comme l'Ile d'Anticosti et le groupe des Iles de la Madeleine, et les côtes éloignées de la rive nord du fleuve St. Laurent, à notre système télégraphique, est si important, au point de vue des besoins journaliers de notre navigation et de l'avenir de notre marine marchande, que nous croyons que le public nous saura gré de publier, sous forme de brochure, les lettres que l'Hon. Dr. P. Fortin, Orateur de l'Assemblée Législative, a adressées à plusieurs journaux de cette ville, l'une, au mois de mai 1875, l'autre, au mois de janvier dernier, pour démontrer l'utilité, nous devons dire, la nécessité de ces sortes de communications, et aussi, pour faire voir combien le projet qu'il recommande est réalisable et avantageux.

On sait que les Iles nommées plus haut, sont forcément séparées du reste du monde, pendant cinq mois de l'année. Car, aucun bâtiment, soit à voile soit à vapeur, ne peut se rendre à ces Iles, pendant l'hiver, à cause des glaces flottantes qui emplissent le golfe St. Laurent.

Or, depuis l'établissement du pays, ces deux Iles ont été le théâtre de sinistres maritimes dix fois plus sérieux, plus désastreux que tous ceux survenus, sur les autres points de la côte du golfe, soit pour les équipages et les passagers, soit pour les bâtiments et leurs cargaisons. Car il est tout-à-fait impossible, durant l'hiver, d'y porter assistance aux vaisseaux naufragés, et en tout autre temps de l'année, lorsque la saison était même favorable ailleurs, les secours nécessaires ne pouvaient y arriver qu'à travers des obstacles à peu près insurmontables ; ce qui, du reste, est parfaitement expliqué dans ces lettres.

Nous pouvons dire que c'est un sujet bien traité, logiquement, avec une science complète : les lettres respirent des sentiments

d'humanité et de générosité qu'on ne peut trop admirer. Aussi, à l'Hon. M. Fortin, revient l'honneur d'avoir mis au jour cette idée philantropique, qui est en même temps la sauvegarde d'intérêts commerciaux immenses. A un autre point de vue tout patriotique, M. Fortin considère que la réalisation de son projet, jointe aux grandes améliorations que l'on fait à la navigation intérieure, fera des ports de Québec et de Montréal, des rivaux sérieux du port de New-York, par le détournement qu'ils opéreront, à leur profit, du commerce du Grand-Ouest.

Nous devons ajouter que les Bureaux de Commerce de Montréal, de Québec, d'Halifax et de plusieurs autres villes ont appuyé ce projet par des résolutions passées à l'unanimité. De plus, le Bureau de Commerce de la Puissance, à sa réunion, à Ottawa, dans le mois de janvier dernier, a aussi passé une résolution à l'unanimité, pour en recommander l'exécution au gouvernement.

Nous ne devons pas oublier de dire, non plus, que la Chambre des Communes a nommé, à sa dernière session, un comité pour s'enquérir de toute matière relative à ce sujet. Et le président de ce comité, l'Hon. M. Robitaille, après une enquête minutieuse et soignée, a, avec le concours unanime du comité, présenté un rapport, accompagné de documents importants, dans lequel le système de communications télégraphiques en question, est fortement recommandé.

Et nous ne pouvons douter que nous ne voyions bientôt ce magnifique projet en pleine opération. Et alors, alors seulement, nous pourrons dire que la navigation à travers le bas du fleuve et du golfe St. Laurent est entourée des garanties de sûreté, de commodité et de facilité qui nous permettront de rivaliser avantageusement avec les ports de Portland, de Boston et surtout de New-York, qui nous font tous une concurrence si grande et si contraire à nos intérêts.

RÉDACTEUR DU "CANADIEN."

Première lettre publiée dans le CANADIEN *du 8 mai 1875.*

Communication par le Télégraphe avec le centre du Golfe St. Laurent.

MONSIEUR,

Les appréhensions et l'anxiété toujours nouvelles causées par le retard inexplicable de six steamers, qui sont actuellement dans le Golfe St. Laurent, depuis dix à douze jours, et dont nous n'avons aucune nouvelle, m'ont déterminé à venir vous demander de mettre à ma disposition les colonnes de votre journal.

Il n'est que trop vrai qu'il se trouve, à l'heure qu'il est, dans le Golfe St. Laurent six steamers, ayant à leur bord plusieurs milliers de passagers, et valant, y compris leurs cargaisons, plusieurs millions de piastres, privés de tout secours depuis une quinzaine de jours. Mais le plus pénible, est que nous ne pouvons en avoir de nouvelles, avant qu'ils aient traversé le Golfe, sur un parcours d'environ 200 milles, et pénétré dans le fleuve St. Laurent où les stations télégraphiques du Cap-Rosier et de la Rivière au Renard peuvent nous faire parvenir des télégrammes.

Qu'est-ce qui empêche ces steamers de traverser le golfe ? Ce sont certainement des champs de glace, et non pas des banquises, parce qu'on ne rencontre pas de ces dernières au sud de l'Ile d'Anticosti.

Il est donc probable que ces steamers sont pris dans les glaces, qu'ils ne peuvent, en aucune sorte, en sortir, jusqu'à ce que le dégel, un vent favorable ou des ras de marée, aient fait disperser la glace de manière à leur ouvrir un passage.

Quant à leur sûreté, si les capitaines de ces steamers ont pris les précautions ordinaires, je n'éprouve aucun sujet de crainte, car ainsi couverte par les glaces, la mer est aussi paisible que les eaux d'un étang.

Je m'appuie, pour établir la véracité de ce que j'avance, moins sur les observations que j'ai faites, lorsque je fus entouré par les glaces à bord du *Napoléon III*, près des Iles de la Madeleine, et en traversant le détroit de Belle-Ile, que sur les informations recueillies de la bouche des capitaines des Iles de la Ma-

deleine, de la Pointe des Esquimaux et du côté nord de Natasquan, qui se livrent à la chasse du loup-marin dans les glaces et avec lesquels j'ai eu l'occasion de faire connaissance.

Je me suis très-souvent rencontré avec eux, depuis bientôt 23 ans et je me suis toujours intéressé à recueillir tous les renseignements et toutes les informations possibles au sujet du mouvement de la glace dans le golfe, en automne, en hiver et au printemps.

Nous savons comment ces hardis pêcheurs quittent leurs ports respectifs au mois de mars, avec des goëlettes de 25 à 60 tonneaux (dont quelques-unes sont vieilles et peu solides) et sillonnent le golfe en tous sens, à travers les glaces, en quête de loups-marins. Chose remarquable, il est bien rare qu'il leur arrive des accidents. Mais il faut dire pourtant que souvent ils sont entraînés avec elles pendant des semaines entières et sont alors dans l'impossibilité de se mouvoir en aucune sorte. C'est de cette population de hardis marins qu'il faudrait s'enquérir pour savoir si la navigation du golfe, considérée comme entreprise commerciale, est possible.

Maintenant j'aborde le point important de ma correspondance; j'ai dit qu'il était impossible, dans l'état présent des choses, de recevoir aucune nouvelle des steamers transatlantiques, avant qu'ils eussent traversé le golfe et fussent arrivés à proximité du Cap-Rosier, ou de la Rivière-au-Renard. Mais il pourrait en être autrement pour l'avantage du pays. Nous avons presqu'au milieu du golfe, et justement située en face de sa principale entrée, ce que j'appellerai une guérite, où se trouvent toujours de vigilantes sentinelles. Ces sentinelles ont vu les steamers en question, peut-être les voient-ils à l'instant où j'écris. Ils savent en quel état sont les glaces qui les environnent et qui les captivent. Ils savent s'il y a moyen de leur porter secours. De cet endroit ils voient la glace se former dans le golfe et se mouvoir en tous sens. Ils savent quand elles commencent à disparaître ou quand un steamer peut traverser le golfe sans danger.

Et ces renseignements que des milliers d'intéressés, tant de ce côté que sur l'autre rive de l'Atlantique, voudraient posséder, ces renseignements qui sont d'une importance capitale pour nous, elles ne peuvent pas nous les communiquer. Une infranchissable barrière s'y oppose. Pendant six mois de l'année, toute communication entre ces sentinelles et le continent se trouve interceptée. Cette guérite dont je parle est l'Ile aux Oiseaux, et les sentinelles

ce sont les trois hommes qui gardent le phare érigé sur ces rochers. Mais ne pourrait-on pas trouver un moyen qui permettrait à ces trois hommes qui se trouvent pour ainsi dire perchés à 140 pieds au-dessus du niveau de la mer, de nous faire part de leurs informations ?

Chaque jour, lorsque le temps n'est chargé d'aucun brouillard, leur regard peut embrasser une étendue de 15 à 25 milles. Moi-même du haut de ces rochers, j'ai embrassé d'un coup d'œil une distance aussi considérable. De ce poste avancé, l'on peut signaler les neuf-dixième des steamers et la moitié des vaisseaux en destination de Québec et de Montréal, d'autant plus que ces Rochers aux Oiseaux se trouvent sur la route suivie par les navires. Eh bien ! pour ces observateurs, serait-il possible de nous communiquer les informations si importantes pour notre navigation ? Je réponds sans hésitation, oui ; j'ai déjà parlé à plusieurs du projet que je suggère, et ce projet se rattache à un système de télégraphie qui, je le crois, devrait-être organisé le long de toutes nos côtes, et suppléer par là même à de graves lacunes dans notre système de communication par télégraphe.

Ce système est des plus simples et des plus faciles comme chacun pourra s'en convaincre. Mais il ne faut pas se le dissimuler, les entreprises les plus simples, sont souvent celles qu'il est le plus difficile de faire exécuter par le gouvernement.

L'Ile aux Oiseaux, comme je l'ai dit, est située vers le milieu du golfe. Elle se trouve à 17 milles de la pointe est des Isles de la Madeleine, presque dans une direction sud-ouest ; les Iles Madeleines ayant 36 milles de longueur, se trouvent dans la même direction ; et de l'Ile Amherst, l'ile la plus méridionale du groupe, à la côte nord de l'Ile du Prince Edouard, il y a seulement 45 milles.

Eh bien ! submergeons un cable sous-marin entre l'Ile du Prince Edouard et l'Ile Amherst, faisons traverser les Iles de la Madeleine par une ligne télégraphique, à laquelle les habitants de la localité contribueront pour une large part, j'en suis sûr : réunissons les Iles de la Madeleine à l'Ile des oiseaux par un second câble sous-marin, et vous aurez ces trois vigilantes sentinelles en constante communication avec nous, et avec tout le continent, printemps, été, automne, hiver.

Vous sauriez, par ce moyen, quand l'entrée du golfe est pas-

sable pour les steamers, au printemps. Ce projet est d'autant plus facile a mettre à exécution qu'il se trouve partout des rivages favorables au placement d'un câble et le fond de la mer, sur lequel le cable devra reposer, se trouve être d'une moyenne profondeur, et a l'avantage de n'être pas rocailleux.

Avec une telle ligne télégraphique, non seulement nous connaîtrions l'état de la glace dans le golfe, mais nous saurions aussi où sont ces steamers transatlantiques, pour la sûreté desquels l'on craint tant en ce moment, et comment et où l'on pourrait leur porter secours si la chose était nécessaire.

Cette ligne télégraphique ne nous serait pas seulement utile pour cette circonstance, elle serait d'un grand secours à notre marine et à nos pêcheries. De plus, la population si importante des Iles de la Madeleine, qui contribue pour beaucoup au commerce et au revenu de la Province, et qui, pendant six mois de l'année, se trouve complètement privée de communications avec le reste du continent, retirerait de grands avantages de cette amélioration. D'ailleurs, elle mérite cette marque d'attention de notre part. Faisons donc enfin, ce qu'à notre place tous les autres pays auraient fait depuis longtemps. Imitons la Norwége, un pays qui pourtant ne dispose pas de plus de ressources que nous. Non seulement elle a entouré toutes ses côtes maritimes, jusqu'à 71 de latitude nord, à Hammerfest, le port de quelque importance le plus septentrional qui existe, d'une ligne télégraphique, mais cette voie de communication s'étend jusqu'au Cap Nord, dans la Finlande et va aboutir à la mer Blanche.

Non seulement le télégraphe est posé à toutes stations ordinaires ou sémaphoriques bâties sur cette vaste ligne, mais on le trouve encore sur les points les plus avancés de la côte et jusqu'aux fameuses Iles Loffoden, place renommée pour ses pêcheries de morue. Le télégraphe a été établi là dans l'unique but de favoriser cette branche d'industrie.

Ne pouvons-nous pas faire autant que la Norwége ? Nous faisons beaucoup d'améliorations dans ce pays, je l'avoue, mais pour la plupart, ces améliorations sont faites dans l'ouest. Tournons notre attention du côté de l'Est, nous, la véritable population maritime de la Province de Québec ; la richesse est là ! si nous avons le souci de l'aller chercher

J'ai déposé au Bureau de l'Echange une carte télégraphique de la Norwége, qui montre d'un coup d'œil tout le système télégraphique de ce pays.

Me suis-je exprimé clairement ?

Je l'espère.

Mettons nous donc à l'œuvre sans retard, ne perdons pas le temps en discussions bien souvent inutiles dans des essais de projet dont l'utilité pratique est contestable.

Maintenant disons quelques mots relativement au coût de l'entreprise.

Suivant les données de personnes compétentes, les frais d'installation de cette ligne télégraphique pourraient s'élever à $40,000, et la promesse d'un subside de 4 à 5,000 piastres pendant un certain nombre d'années, avec l'entente que les vapeurs du gouvernement aideraient à entretenir la ligne, pourrait, j'en suis sûr, déterminer une compagnie à entreprendre l'exécution de ce projet.

Les profits de la Compagnie du Télégraphe aux Isles de la Madeleine seraient considérables, vu que les marchands, les négociants, les pêcheurs auront besoin très souvent, en hiver particulièrement, de communiquer avec leurs correspondants d'Halifax, de Pictou et de Québec. Les équipages des vaisseaux de pêche, au nombre de 1000 à 1500 venant des provinces maritimes et des Etats-Unis, donneraient, pendant la saison de la navigation, un emploi quotidien aux différentes stations érigées aux Isles de la Madeleine pour l'usage des pêcheries et de la navigation.

Ne perdons pas de vue l'importance des télégraphes maritimes, tant pour ce qui concerne la sûreté des personnes que pour la conservation de la propriété. N'oublions pas que le *Delta*, l'un des plus beaux steamers, de la valeur de $350,000 y compris sa cargaison, est échoué sur la côte, près de Cap Chatte, et en perdition, et qu'avec un télégraphe maritime, pour quelques piastres de dépêches envoyées à Québec, on lui aurait donné à temps l'assistance nécessaire et le steamer aurait été sauvé.

Je m'appuie sur l'autorité de M. George Davie pour citer un tel fait et j'ai déjà fait connaître comment, si nous avions eu un télégraphe maritime à la Rivière-au-Renard, en 1870, la barque *Eléonore* eût été sauvée.

Le sauvetage d'un seul de ces vaisseaux suffirait à payer plus que le coût de ce télégraphe.

P. FORTIN.

Député de Gaspé et Commandant (pendant 16 ans) de l'expédition de la protection des pêcheries dans le Golfe St. Laurent, à bord de la goëlette armée, *La Canadienne.*

Québec, 6 mai.

TÉLÉGRAPHIE DANS LE GOLFE ST. LAURENT.

Lettre importante du Dr. Fortin.

Parmi les questions qui doivent être discutées à la prochaine Session du Bureau de Commerce de la Puissance, à Ottawa, cette semaine, se trouve la question de l'extension de notre système télégraphique, le long de nos côtes maritimes et jusqu'aux grandes Iles du Golfe.

Le Dr. Fortin, l'orateur de l'Assemblée Législative, a adressé la lettre suivante au bureau de commerce de Québec, et l'on sait que personne n'est plus conpétent que lui pour traiter ce sujet. Nous sommes sûr que cette lettre sera lue avec intérêt, surtout par les délégués du Bureau de Commerce, car ils y trouveront les meilleures raisons pour faire valoir, auprès du Gouvernement, la nécessité de mettre à exécution ce projet avantageux pour notre navigation.

Deuxième lettre publiée dans le CANADIEN *du 17 février 1875.*

AU PRÉSIDENT DU BUREAU DE COMMERCE DE QUÉBEC.

Monsieur,

Ayant appris que le Bureau de Commerce de Québec, a l'intention, lors de la prochaine réunion du Bureau de Commerce du Dominion, qui doit avoir lieu à Ottawa, de soumettre à son attention, entre autres questions d'un grand intérêt, le projet de communications télégraphiques propres à favoriser la navigation dans le Golfe et dans le Bas du Fleuve Saint-Laurent, je prends la liberté de transmettre une carte, que je pourrais appeler la carte télégraphique du Golfe, et du bas du Fleuve Saint-Laurent, que j'ai fait préparer et dresser dans le but de mieux faire saisir et apprécier le système de télégraphie projeté pour ces endroits.

J'aurais été heureux de pouvoir étendre cette carte a la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau Brunswick et à l'ile de Terre-Neuve, mais la connaissance que j'ai des côtes de ces contrées, ne m'a

pas paru suffisante pour me permettre d'entreprendre un pareil travail que d'autres mains plus habiles devront, un jour ou d'autres, produire ou compléter. Je me bornerai à faire observer, en passant, que le système de télégraphie maritime, dont je recommande et la construction et l'organisation dans le golfe et dans le Bas du fleuve Saint-Laurent, devra s'étendre aux Provinces maritimes, chez qui on en sent le besoin pressant, tant à cause de l'importance que des dangers qu'offre la navigation dans leurs parages.

Mais avant de traiter le sujet principal de cette lettre, je crois qu'il serait à propos de faire quelques remarques sur la navigation du fleuve et du golfe Saint-Laurent, sur les ports de Québec et de Montréal et sur leur rival, le port de New-York.

Le Canada possède dans ses lacs, le fleuve et le golfe St. Laurent, la voie la plus courte et la plus directe qui relie le Grand Ouest à l'océan Atlantique.

Et cependant, jusqu'ici le port de New-York a reçu la plus large part de commerce de l'Ouest : mais les améliorations qui vont être faite sur le canal Welland et les canaux dits du Saint Laurent et qui permettront aux bateaux à hélice du plus fort tonnage de transporter des produits depuis le lac Michigan et les autres grands lacs jusqu'aux ports de Montréal et de Québec, vont nous donner les moyens de rivaliser avantageusement avec ce port et de détourner par la voie du St. Laurent une partie de cet immense commerce.

Dans le but d'arriver à ces résultats, il ne suffit pas toutefois d'améliorer la navigation intérieure, mais la navigation côtière et de mer (*ship navigation*), encore plus importante, doit être rendue aussi sûre, aussi rapide et à bon marché que l'art et la science peuvent le faire.

Pour bien comprendre l'urgente nécessité d'améliorations de ce genre, il serait d'opportunité d'établir un parallèle entre le port de New-York d'un côté et les ports de Montréal et de Québec de l'autre. Car la vérité doit être mise au grand jour, au sujet des facilités relatives d'accès et de sortie qu'offrent ces différents ports.

Dès que le pays comprendra que la navigation entre le port de New-York et la mer est plus courte, plus sûre, et à meilleur mar-

ché que celle du Saint-Laurent à l'Océan, nos hommes d'Etat feront tout en leur porvoir pour continuer les améliorations déjà commencées et surtout grandement hâtées depuis le régime fédéral, et pour diminier les dangers et les frais de la navigation entre Montréal, Québec et l'Océan.

Port de New-York.

On sait que ce port est accessible à des vaisseaux du plus fort tonnage, en toute saison de l'année ; et que du moment qu'un navire a quitté le port, il n'a à fournir qu'une course de vingt-deux milles dans la direction de l'Océan, pour être dégagé de tous détroits, chenaux et récifs et se trouver en pleine mer.

Le rayon de pilotage du dedans au dehors du port de New-York n'est ainsi que d'environ vingt-cinq milles de longueur ; il faut ajouter en outre que les côtes voisines sont réputées peu dangereuses au point de vue de la navigation.

Port de Montréal.

Entre le port de Montréal et celui de Québec il y a une distance de 135 milles nautiques de pilotage et en sus du pilotage il il y a encore le remorquage pour le navire a voiles.

En fait de dangers, il y en a peu à redouter dans ce trajet des coups de vent, des brouillards ou des tempêtes de neige, car on y trouve partout un bon abri et un mouillage sûr.

Les rares accidents qui surviennent sont dûs soit à des collisions soit au peu de largeur ou de profondeur du chenal au divers endroits : mais il est facile de remédier à d'aussi minces inconvénients.

Port de Québec.

Le port de Québec est en communication avec l'Océan par le bas du fleuve et par le Golfe Saint-Laurent. Le cours du pilotage s'étend jusqu'au Bic, distance de 150 milles marins, mais ce cours, s'opérant au milieu d'un champ de pilotage d'une superficie considérable et semée d'îles, d'îlots, de récifs, de bancs, coupé ou traversé par la force des courants de marée, et vu l'absence de tout port de refuge, au cas d'accidents, il se trouve ainsi fortement compliqué et présente un caractère d'autant plus sérieux qu'il est sujet à être entravé par une foule de cas imprévus et auxquels cependant le pilote est tenu de faire face.

On a beaucoup fait, et plus spécialement sous le régime de la Confédération, pour rendre plus facile et plus sûre cette partie de la navigation du Saint-Laurent, soit au moyen de phares ordinaires ou flottants, soit au moyen de bouées, d'amarques, de canons ou de sifflets de brume ; mais tous ces moyens de sauvegarde et de protection sont encore loin d'être parfaits.

Il faudrait, sur le parcours du pilotage, un plus grand nombre de phares et de sifflets de brume pour permettre à tout navire de naviguer, par une nuit noire, en se dirigeant d'une lumière vers une autre lumière, ou par le brouillard ou par tempête de neige, en allant d'un canon à un sifflet, et d'un sifflet de brume à un canon, partout du moins où les sondages ne sont pas sûrs.

A partir du Bic, point extrême du cours du pilotage, un vaisseau avant d'être en furin ou en pleine mer, devra parcourir une distance de quatre cent trente cinq milles marins et encore, faudra-t-il accepter comme haute mer, le passage du milieu du grand estuaire du Golfe Saint-Laurent compris entre le Cap Ray du côté de Terre-Neuve et le Cap Nord du Cap Breton.

Les dangers se multiplient sur le passage du navire sans le trajet de ces 435 milles. Il suffit, pour s'en convaincre de se rappeler les nombreux naufrages qui ont lieu chaque année sur les deux rives du fleuve Saint Laurent, sur la côte sud de l'ile d'*Anticosti*, sur les *Iles de la Magdeleine* auxquelles se rattachent, comme on le sait, *l'ile-aux-Oiseaux* et l'ile *Bryon*, qui se trouvent en travers de la course des navires ; sur l'ile *Saint Paul*, au Cap Ray ; aux iles *Saint-Pierre* et *Miquelon* et sur la côte Nord de l'ile du du *Cap Breton*.

Vous trouverez ci-joint un état démontrant le nombre d'accidents maritimes survenus dans ces parages durant la dernière saison (1875). C'est un tableau considérable de pertes de tous genres. On y verra la preuve, que la navigation, en cet endroit n'est pas encore entourée des précautions nécessaires, et que pourtant il est de saine politique, de poursuivre les améliorations entreprises depuis la Confédération pour rendre cette unique sortie que nous avons sur l'Océan, prompte et peu coûteuse.

Mais jusqu'ici nous n'avons songé qu'à prévenir le naufrage ou l'échouage des navires. Dans d'autres pays, on a recours à divers autres moyens, pour protéger la navigation, qui n'ont pas

encore été employés dans le nôtre. Je veux parler de la télégraphie maritime. En Europe, on lui a donné un immense développement dans ce but, et il ne s'y trouve pas un seul point de quelqu'importance maritime, sur les côtes du vieux continent, qui ne soit pourvu d'un phare, relié à un fil télégraphique et muni d'un sémaphore.

En Norvége même, une contrée moins peuplée et moins riche pourtant, que le Canada, on a trouvé moyen d'entourer les côtes de fil électrique, comme on peut s'en rendre compte par la carte que je produis avec cette lettre. On ne s'est pas contenté de pousser ce télégraphe maritime jusqu'à Hammerfest, la ville maritime la plus avancée vers le Nord qui existe, mais on l'a prolongé jusqu'au Cap nord près de 71° de latitude nord et d'où il s'étend vers l'Est, touchant au passage à tous les points de quelque importance, en sorte que tout accident qui survient dans ces parages est de suite annoncé télégraphiquement dans tous les ports qui peuvent lui apporter la plus prompte assistance. Il n'y a pas lieu de s'étonner si les naufrages dans ces régions occasionnent moins de pertes de vie et de valeurs que ceux qui surviennent dans les eaux du bas du fleuve et du golfe St. Laurent, où il est impossible de se procurer des secours aussi prompts et opportuns, par défaut absolu de communications.

Je dois ajouter que la télégraphie maritime a été appliquée au développement des pêcheries en eau profonde, et à la protection des pêcheurs dans leurs pénibles et souvent périlleuses opérations, et l'extrait suivant du rapport du Consul de Sa Majesté en Norvége, expliquera l'emploi, au point de vue industriel et humanitaire, de la télégraphie maritime, comme protection donnée aux pêcheries.

Permettez-moi, maintenant, de donner quelques explications sur le système de télégraphie maritime dont je recommande la création pour le bas du fleuve et le golfe St. Laurent.

Ce système doit reposer sur le principe : « que par le moyen de « communications télégraphiques constantes avec les côtes mari- « times qui s'étendent des deux côtés de l'estuaire du Saint-Lau- « rent jusqu'à l'Océan, depuis *le Bic* jusqu'à l'entrée du Golfe « entre le Cap Ray et le Cap Nord, un bon nombre de vaisseaux « qui maintenant sont perdus corps et biens, *pourraient être remis à* « *flot, remorqués et sauvés avec leurs cargaisons, et dans bien des cas,*

« *les souffrances des équipages et des passagers seraient considérable-* « *ment soulagés.* » A l'appui de cette proposition, je citerai des faits.

En 1866, un des steamers de la compagnie Allan, ayant à bord plus de 300 passagers, vint s'échouer à la Pointe Sud de l'Ile d'Anticosti. Le commandant de bord, pour faire connaitre sa triste position à ses armateurs et demander les secours nécessaires, dût envoyer une embarcation du lieu de l'accident, en premier lieu, à la pointe sud-ouest de l'île, à 60 milles de distance ; et de là à Gaspé, soit 50 milles plus loin encore, et pour atteindre le bureau de télégraphe le plus rapproché, à Campbelltown, N.-B. le messager eût à faire par terre, un trajet de 150 milles : en tout, 280 milles.

Ce ne fut que près de quinze jours après l'accident que les propriétaires du steamer en furent informés, et si une tempête l'avait brisé, les provisions de bouche auraient été perdues et les 300 malheureux passagers se seraient trouvé exposés à mourir de faim sur un rivage inhospitalier, sans abri et éloignés de tout établissement. Pour la même raison, l'absence ou la grande difficulté de communications, les passagers et l'équipage ne purent être recueillis qu'environ un mois après l'accident, et le steamer ne fut de fait remis à flot et conduit au Bassin de Gaspé qu'après plus d'un mois.

Je puis également citer le fait de naufrage d'un autre steamer aux *Rochers des Oiseaux*, et le naufrage de deux autres steamers, près de l'île au Perroquet, sur la côte du nord.

Toujours pour la même cause, l'extrême lenteur des communications, les passagers et les équipages de ces vaisseaux, endurèrent des souffrances pénibles, avant qu'on vint à leurs secours.

Je puis également citer le cas de la barque *Eléenore* qui, se trouvant engagée et dans l'impossibilité de continuer sa route, dût jeter l'ancre à la Rivière-au Renard dans une rade ouverte. Le commandant du bord envoya demander du secours à Québec, mais son messager eût à parcourir 185 milles pour se rendre à la station voisine du télégraphe, à Campbelltown, dans le N.-B. ce qui causa un retard de plus de trois jours. Le steamer *Napoléon* reçut ordre de descendre, mais vers le sixième jour, au moment même où ce bateau arrivait sur le lieu du naufrage, presqu'en vue de la Rivière au Renard, une tempête s'étant élevée, la barque

fut jetée à la rive et mise en pièces et il s'ensuivit une perte d'au moins $70,000, la barque et sa cargaison comprises ; et s'il y eût eu alors à la Rivière au Renard une station télégraphique, comme il en existe une aujourd'hui, grâce à l'esprit d'entreprise et de progrès des habitants de Gaspé et de Bonaventure, un télégramme qui aurait coûté $0.50 au plus, et qui aurait amené le *Napoléon* sur le lieu du naufrage, 48 heures après l'accident, aurait sauvé le vaisseau et sa cargaison, au moins $70,000.

Dois-je citer le cas du *Cherokee*, un navire marchand de Montréal, chargé d'une cargaison de grande valeur, qui, l'été dernier, vint à la côte sur un banc de sable, à peu de distance de l'extrémité Est des îles de la Magdeleine. On m'a dit que ce vaisseau est resté là plus d'une semaine, sans avoir souffert d'avarie sérieuse, et qu'il aurait pu être mis à flot et remorqué au large, s'il avait reçu des secours en temps opportun ; mais comme il faut deux ou trois jours, et parfois davantage, pour aller de l'extrémité Est à l'extrémité Ouest des Iles de la Magdeleine où touche le steamer de la malle, et comme ce steamer ne s'y rend qu'une fois par quinze jours durant l'été, il s'écoula plus de deux semaines avant que la nouvelle de l'accident parvint à la terre ferme et le navire fut complètement perdu ; et ce ne fut qu'à grand frais que l'on transporta à Québec ce qui fut sauvé de la cargaison.

Je pourrais rappeler un grand nombre d'autres cas, venus à ma connaissance, durant les vingt-quatre années que j'ai parcouru le golfe, mais cette énumération d'accidents serait oiseuse, parceque toute personne au courant des affaires maritimes, comprendra l'état d'abandon dans lequel se trouvent les navires qui ont la malchance de s'échouer sur les côtes indiquées déjà, et spécialement sur l'île d'Anticosti et sur les îles de la Magdeleine, deux endroits isolés qui pendant tout l'hiver, c'est-à-dire depuis le commencement de décembre jusque vers la fin d'avril de l'anné suivante, n'ont aucune communication avec la terre ferme, et où même durant la belle saison, les communications sont difficiles et incertaines.

Le système que je propose ferait disparaître tous ces inconvénients.

En jetant un coup d'œil sur la carte on verra qu'un certain nombre de lignes et de stations télégraphiques déjà existantes, et

marquées de bleu, forment partie du système, et ces lignes et stations déjà ont rendu de grands services aux intérêts maritimes. Elles comprennent :

1° La ligne télégraphique qui court le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Matane.

2° La ligne qui unit Québec à Murray Bay.

3° La ligne qui joint Matapedia à la Rivière-au-Renard, sur la côte de Gaspé : C'est de ce dernier point que presque tous les steamers océaniques sont signalés, soit en montant soit en descendant.

4° La ligne télégraphique dans l'île du Prince-Edouard, par laquelle on est informé des naufrages survenus sur les côtes de l'île, mais non sans une perte notable de temps, parce que la ligne n'atteint pas les promontoires sur lesquels ont lieu presque tous les naufrages.

5° La ligne qui va joindre la rive nord du Cap Breton.

6° La ligne de Pointe-au-Basque.

7° La ligne de Saint-Pierre Miquelon.

Je me propose, par mon projet, d'ajouter à ces lignes en opération, tous les lignes marquées en rouge sur la carte, savoir :

1°. Une ligne de Matane à la Rivière-au-Renard, distance de 185 milles, pour combler la lacune existante entre ces deux endroits.

On verra qu'aussitôt cette ligne complétée, la rive Sud de golfe Saint-Laurent et la côte Nord de la Baie des Chaleurs seront ceintes par un fil télégraphique non-interrompu.

2° Une ligne qui atteindrait les Iles de la Magdeleine, le Rocher-aux-Oiseaux devant être spécialement compris dans ce système, avec des stations dans les ports principaux de ces Isles, soit de l'Ile du Prince-Edouard soit du Cap Breton. Le but pourrait également être atteint par l'une ou l'autre voie, mais après mûre réflexion, je suis porté à croire que la communication établie par le Cap Breton offrirait de plus grands avantages.

3. Une ligne sous-marine, partant de l'anse au Griffon sur la côte de Gaspé et s'étendant jusqu'à la pointe sud-ouest de l'Ile d'Anticosti et courant ensuite le long de la côte sud de cette île jusqu'à la pointe de l'est d'un côté et jusqu'à la pointe ouest de l'autre.

4. Une ligne partant de l'Anse à la Croix, sur la rive Sud du Golfe Saint Laurent, et traversant à la Pointe-des-Monts, poste important de la côte Nord, puis courant vers l'Est, le long de la rive Nord jusqu'aux Sept Iles et à Moisie.

5. Une ligne de peu d'étendue faisant communiquer la ligne principale de l'Ile du Prince-Edouard, à la Rivière Colville, avec la Pointe Est, et une autre petite ligne reliant Tignish sur la même grande ligne, au Cap Nord de la dite Ile.

6. Une courte ligne courant de *Aspey Bay*, vers le Cap Nord et le Cap Saint Laurent sur l'île du Cap Breton.

7. Une ligne s'étendant de la station de Shippagan jusqu'au phare de la pointe Miscou.

En donnant un coup d'œil à la carte, on verra que ces lignes projetées, ajoutées au réseau télégraphique déjà existant, entoureront presque toutes les côtes qui s'étendent, sur chaque côté de la sortie vers la mer, des Provinces de Québec, Ontario, Manitoba et du Grand Ouest.

En sorte que tout accident qui pourrait arriver à un vaisseau dans ces parages serait signalé dans un temps comparativement court.

Ce n'est pas tout encore : je recommanderais de faire de tous les phares situés sur la ligne, autant de stations télégraphiques, et d'ajouter à chacun d'eux un sémaphore qui permit de faire des signaux aux vaisseaux passant à distance. Et comme complément du système, et pour procurer aux navires en détresse l'assistance prompte et effective sur laquelle ils ont droit de compter dans les eaux d'une nation maritime bien organisée, comme nous nous vantons de l'être, je recommanderais au gouvernement de faire stationner au Bassin de Gaspé, qui est le centre du système que je viens d'exposer, le steamer du gouvernement, destiné à l'approvisionnement des phares dans le Golfe Saint-Laurent, quand il a fini ce service.

Je ne crois pas que le gouvernement puisse construire ou faire construire toutes ces lignes simultanément, mais il pourra les ériger les unes après les autres, en commençant par celles dont le besoin se fait le plus vivement sentir. Lorsque le système sera en parfaite opération, nul accident ne pourra arriver à un navire remontant ou descendant le Golfe ou le fleuve Saint Laurent, sans qu'il puisse être signalé aux quartiers généraux, à temps

pour le sauver, dans la plupart des cas, avec l'assistance du steamer stationné dans le havre de Gaspé.

Je me suis efforcé de rendre le texte de cette lettre lettre clair et intelligible à toutes personnes, même à celles qui vivent à de grandes distances dans l'intérieur. Car chacun dans le Diminion est intéressé dans ce système projeté de télégraphie maritime. C'est d'abord une proposition humanitaire, en second lieu il contribuera à prévenir, dans bien des cas, et à diminuer dans d'autres cas, les conséquences désastreuses des accidents qui arrive à la navigation dans ces parages, et en donnant une plus grande protection à la propriété, il forcera les assurances à diminuer leurs tarifs sur les navires et leurs cargaisons.

Et chacun dans le pays en profitera, et alors et pas avant, nous pourrons faire une concurrence sérieuse à notre port rival.

Je n'étudierai pas la question du coût de la construction de ces lignes, mais d'après les informations que j'ai pu recueillir, elles ne coûteraient pas un prix très élevé, vû qu'il ne sera pas nécessaire d'employer à la construction des parties sous-marines, un câble d'un aussi fort diamètre que celui des lignes transatlantiques, et les steamers du gouvernement pourraient être employés à la pose ou aux réparations nécessaires. Permettez-moi d'ajouter que le gouvernement, en portant secours à un navire en détresse aurait son droit de sauvetage, et, comme un bon nombre de navires seraient ainsi secourus chaque année, le revenue qui en serait retiré, paierait l'intérêt des sommes employées à la construction de ces lignes.

Cette lettre a peut-être été trop longue, mais j'ai cru devoir traiter le sujet, du mieux que je pouvais, convaincu que je suis, qu'il serait inutile d'améliorer la navigation intérieure du pays, mesure que j'approuve cependant de grand cœur, sans faire des efforts analogues pour améliorer la navigation des côtes maritimes, par tous les moyens à notre disposition.

P. Fortin.

Québec, 14 janvier 1876.

EXTRAIT DU RAPPORT

Du Vice-Consul général de Sa Majesté à Christiana, sur la pêche à la morue et au hareng en Norvége, pour l'année 1866.

La population directement ou indirectement intéressée dans les pêcheries est d'environ 150,000 et le membre des pêcheurs régulièrement employés aujourd'hui est de 60,000. Ces derniers, montés dans leurs bateaux, vont et viennent le long de côtes, d'après les rapports qui leur viennent sur des « signes ou pronostics, » comme la vue du *hareng de paille* (*straw herring*) des oiseaux de mer, baleine, etc., etc., et autrefois, avant qu'ils eussent le fil télégraphique pour se procurer de promptes informations, l'impossibilité où ils étaient de controler l'exactitude des rapports et la grande distance qu'ils avaient à parcourir pour atteindre le voisinage des bancs, était cause de désappointements et de déceptions infinis, et souvent la pêche n'était pas aussi heureuse, faute de mains pour capturer le poisson : Tout cela a grandement changé depuis, surtout en ce qui regarde la pêche au hareng.

Des stations télégraphiques sont déjà construites, il y a d'autres en voie de construction, aux points principaux sur la côte et les inspecteurs exigent que des renseignements soient affichés tous les jours à chacune de ses stations, sur l'aspect et la position des bancs, et ils entretiennent une communication constante avec toutes les stations actuellement en opération. Des télégraphes d'occasion (*Field Telegraph*) sont toujours prêts à être mis en communication avec la ligne principale, et ainsi les moindres mouvements des bancs de poissons sont attentivement surveillés et promptement signalés, et c'est un spectacle curieux que de voir l'exode soudain de milliers de pêcheurs avec leur suite d'acheteurs, de sauniers, etc., avec leur attirail de bateaux, quarts, appareils, se précipitant vers un endroit éloigné, à l'appel du fil télégraphique. Les hommes paraissent préconiser cet important coadjuteur et dans les cas où le succès de la pêche est dû à son intervention, ils appellent leur poisson harengs télégraphiques. Les inspecteurs affichent tous les matins dans les diverses stations un état de la

quantité de poissons capturés la veille, et en même temps la quote du marché par quart et ils s'acquittent de cette tâche jusqu'après la saison du frai qui est facile à reconnaître par la couleur de laitence que prennent alors les eaux.

Cette pêche dure trois mois, mais les pêches fructueuses ne durent que six semaines ou à peu près, durant lesquelles il se prend de dix mille à vingt mille tonneaux par semaine.

Les avantages qae devra probablement procurer le télégraphe sont incalculables, car il ne se bornera pas à un rapport plus considérable des pêcheurs de morue et de harengs, mais il permettra aux habitants dispersés çà et là le long de la côte et des rives du grand Fiôrd, de se réunir à des endroits déterminés durant d'autres saisons de l'année, et de se livrer attentivement à d'autres pêches moins importantes mais très nombreuses dans ce pays, et spécialement à la pêche du hareng d'été, très gras et très recherché, poisson qui, pour la délicatesse du fumet et son enbonpoint, rivalise avantageusement avec le hareng Hollandais ou du Nord.

NOMBRE DE VAISSEAUX

Jetés à la côte ou naufragés dans le Golfe et dans le Fleuve Saint-Laurent, au dessous du Bic, 1875.

Le Steamer *Chesapeake*, à la côte au-dessous de Matane.

Navire *Hermond*, à la côte à Matane. par une tempête de neige, 15 mai, se dégagea en jetant du lest, se fit remorquer.

Navires *Irene*, *Norge*, *Kissing Sun* et *Earl of Elgin*, à la côte au Cap Chatte, auraient été sauvés, si on était venu promptement à leur aide, malheureusement il n'y a pas encore de telegraphe sur cette partie de la côte.

Steamer *Delta*, à la côte au Cap Chatte, aurait été sauvé, si on était venu à sa rescousse en temps opportun.

Navire *Giant's Causeway*, naufragé sur l'île d'Anticosti.

Barque *Capella*, à la côte, à Métis, mais mise à flot.

Navire *Sophie*, à la côte à Sainte Flavie.

Navire *Chorokee*, avec une cargaison, de Montréal, perte complète, mais si on eût eu des communications télégraphiques on serait arrivé à temps pour le sauver.

Navire *Burich*, à la côte à Métis, dégagé.

Navire *Queen of England*, à la côté, à Matane.

Navire *Alice*, à la côte au Sault-au-Mouton, mais toué.

Navire *Elie*, à la côte à Matane, mais dégagé.

Navire *Charmer*, à la côte à Métis, mais dégagé.

Navire *Ocean*, à la côte à Caribou, perdu.

Barque *Louise*, à la côte à l'île Blanche, dégagée.

Navire *Chillianwalla*, perdu sur l'Anticosti.

S. S. *Tigress*, naufragé sur les îsles de la Magdeleine.

Navire *Siam*, à la côte à Matane.

Navire *Wesley*, naufragé sur l'Isle d'Anticosti.

Navire *Standard* naufragé sur l'Isle d'Anticosti, mais dégagé.

Navire *Arago*, à la côte à Bersimis.

Navire *Sarnado*, naufragé à la Baie-des-Isles.

Navire *Pierre Nolasque*, naufragé sur les Iles de la Magdeleine.

Barque *Sans-Pareil*, naufragée aux Cap Ray.

Steamer *Narmanton*, coulé bas à Matane après une collision avec le navire *Churchill.*

Navire *Churchill*, à la côte à Matane.

Barque *David Rankin*, à la côte à la Rivière Blanche.

Navire *Calcutta*, naufragé sur les Isles de la Madeleine, près de la Grosse Ile : 20 hommes et une femme perdus.

Navire *Dunbrody*, naufragé dans le détroit de Belle-Ile.

Six goëlettes appartenant aux Iles de la Magdeleine, et chargées de leurs provisions d'hiver, naufragées dans le golfe, dans le trajet de Halifax aux Isles, dans le mois de novembre.